EL · URUGUAY · FELIZ
IMAGEN Y MEMORIA
1918 - 1933

¿Qué debemos entender por el "Uruguay Feliz"?

Daniel Loustaunau nos acerca a los sucesos de un período: 1918-1933, con los hechos que contribuyeron a conformar un imaginario de felicidad que alentaría por varias décadas, la vida del país.

Entonces el Uruguay acumuló una serie de logros en varias actividades.

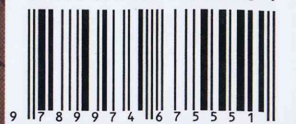
En el plano de su organización política adoptando una nueva constitución, con voto secreto, representación proporcional, y parcialmente, un gobierno colegiado, hechos que consolidarían su democracia.
Asimismo incorporaba masivamente a través de su clase media, la tecnología y el confort de esa época, como automóviles y departamentos en los nuevos edificios de altura.

Tuvo a su vez reconocimientos internacionales en la Sociedad de Naciones, junto al prestigio de sus intelectuales; el caso más notorio la proclamación de su máxima poeta como "Juana de América".

La inauguración del Palacio Legislativo, la construcción del Palacio Salvo y del Estadio Centenario, la osadía de sus aviadores compitiendo de igual a igual con los de las potencias mundiales en los intentos de efectuar viajes transatlánticos, las hazañas de sus futbolistas que sumaban tres títulos mundiales, dos torneos olímpicos y el primer campeonato del Mundo en Montevideo, son algunos de los acontecimientos que ilustran la próspera etapa.

Como dijera el autor del prólogo, el historiador Aníbal Barrios Pintos :
"Invito a comenzar la lectura de las siguientes múltiples facetas que presenta este libro de elaborada tarea y amena redacción…""

ISBN: 978-9974-675-55-1



EL · URUGUAY · FELIZ

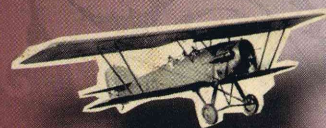


IMAGEN Y MEMORIA
1918 - 1933



DANIEL V. LOUSTAUNAU



Ediciones Cruz del Sur

DANIEL V. LOUSTAUNAU

EL · URUGUAY · FELIZ

IMAGEN Y MEMORIA 1918 - 1933



Ediciones Cruz del Sur

ISBN: 978-9974-675-55-1
Primera edición - Junio de 2012

EL URUGUAY FELIZ, IMAGEN Y MEMORIA: 1918-1933





© Librería Linardi y Risso
Juan Carlos Gómez 1435
Tel. 2915 7129 - 2915 7328
Montevideo - Uruguay
E-mail: libros@linardiyrisso.com
www.linardiyrisso.com

© Ediciones Cruz del Sur
Rivadavia 2045
Tel. 2409 55 89
Montevideo - Uruguay

Queda hecho el depósito que ordena la ley
Impreso en Uruguay - 2011
Tradinco S.A.
Minas 1367 - Montevideo.

Diseño interior del libro y diseño de tapa: Augusto Giussi

"El Uruguay es un país pequeño y feliz, no sólo tiene una naturaleza hermosa con agradable clima cálido y húmedo, sino también leyes sociales ejemplares (protección a la madre y al niño, sustento para ancianos e hijos ilegítimos, jornada de 8 horas, día de descanso).

Muy liberal, Estado totalmente separado de la Iglesia, constitución parecida en cierto grado a la suiza. Montevideo arquitectónicamente bonita, en estilo colonial."

Diario de Albert Einstein, 1925

Capítulo VIII

LA DIFUSION DEL AUTOMOVILISMO

Hacia 1928, expresaba Orestes Baroffio en su crónica *Emociones montevideanas*:

> "Junto al mar, en el centro, junto a las quintas. Todo ha cambiado de color, de vida, de ritmo.
>
> El auto acortó distancias, alejó las casas obreras, escalonó en los blancos caminos de hormigón, las casitas alegres, donde el arte y el sol van tostando a los niños.
>
> Los caminos se abren, se tuercen, se juntan, rodean los campos, y por ellos la procesión de pequeños automóviles van llegando alegremente al progreso." [1]

Nada del trasiego mencionado, hacia el Este o hacia otro punto, hubiera sido posible sin la difusión del automóvil.

Y ciertamente, el síndrome de la rapidez de la mano de la tecnología, había llegado a Montevideo producto de los comienzos del ritmo frenético de las sociedades modernas, especialmente relacionadas con el trabajo.

00.000

La prisa se convertiría en el ingrediente de la vida, en gran parte motivada por el distanciamiento entre la vivienda y el lugar de trabajo, mientras las ciudades, presas del crecimiento incontrolado, se rodeaban de cinturones suburbiales para dar acogida a una inmigración que aportaba mano de obra.

Lo cierto es que desde la llegada de los primeros autos al país, en el novecientos, la receptividad fue en aumento, aun cuando en los primeros años hubo cierto rechazo por las alteraciones que provocaban.

Hubo algunos accidentes, nuevos ruidos, y los caballos no estaban acostumbrados a esas nuevas máquinas.

Pero ciertamente, es en la década del veinte cuando todos los inconvenientes anteriores se habían superado, y que los automóviles se difunden en la sociedad donde ha surgido un nuevo mercado como para poder adquirirlos, con el ascenso de las clases medias.

Los automóviles "invaden" Montevideo

Comenzaron a ingresar grandes cantidades de autos y camiones. Se estimaba que entre 2.500 y 3.000 por año, con tendencia creciente.

Puede hablarse de una "invasión" de automóviles.

Se consideraba que después de EE.UU., el Uruguay era el país con mayor cantidad de autos per cápita.

Ello va a llevar al pavimentado de las calles y, en arquitectura, a la necesidad del garaje.

Como bien observaba Baroffio:

> "Lo grande los trastorna... sueñan con la casita chica de puertas chicas, con el garaje debajo del escritorio"... [2]

El 30 mayo de 1918, se había dictado la "Ordenanza general de tráfico", obligados por la realidad, pues si bien ya existía un anterior reglamento de tránsito, había quedado obsoleto. La nueva reglamentación tenía rigurosas exigencias para los conductores de autos de alquiler, obligándoles a usar camisa, cuello de plancha y sombrero.

Ello es en cierto sentido un espejo de la época.

También en este año de 1918, es que comienzan las gestiones para la formación de un Automóvil Club, tal cual había en Francia, España, Inglaterra y Argentina.

El 12 de junio de 1918, en el Hotel Alhambra, se reúne la Asamblea General constitutiva de la Sociedad Automóvil Club del Uruguay, ACU, que proclamará la primera comisión directiva que estaba presidida por el Dr. Roberto Pietracarpina y como vicepresidente, el Sr. Enrique Abal.

Finalmente, el 15 de junio de 1919, se acepta la solicitud del ACU para ingresar a la Asociación Internacional de Automóviles Clubs reconocidos, con sede en París.

Y es de destacarse que de esta forma, el Uruguay pasa a ser el primer país sudamericano en integrar esta prestigiosa asociación internacional.

Hacia 1920, surge una primera línea de ómnibus, la "Albatros", que viaja desde la Plaza Independencia hacia Pando.

Uruguay va consolidando una nueva forma de vida ciudadana. Coincide con la clase media que se ha extendido y afianzado...

A comienzos de los veinte había unas 4.000 personas autorizadas para conducir, pero en realidad pocos lo hacían y se prefería contratar a los profesionalizados *chauffeurs* de entonces.

Un trabajo u oficio -según quiera vérsele- tan digno como habitual por entonces.

Resulta evidente que ningún automovilista podía sorprenderse si encontraba jinetes en las calle, a los cuales solamente les estaba prohibido galopar, "*salvo los funcionarios que desempeñaran comisiones o servicios que justificaran la mayor rapidez en la marcha*". [3]

El simple repaso de fotos de época, muestra la convivencia de los automóviles con carros y carruajes tirados por caballos, a comienzos de la década que nos ocupa. Sin embargo, a partir de 1923-4, ello ya comienza a ser extraño.

En la época, había una clara conciencia del fenómeno sustitutivo que se estaba produciendo -de la tracción a sangre a la mecánica- y que explica el nombre de una película precisamente denominada *Del pingo al volante*. En dicha película, se narran los inconvenientes de asimilar rápidamente los cambios inherentes al "progreso" -que abordamos en el capítulo dedicado al cine de la época-, en contraste con la vida campera.

En esa película, precisamente, se desarrolla una carrera de autos en la playa de Carrasco.

El entorno al novel y lujoso Hotel Carrasco, fue el lugar preferido para desarrollar carreras de automóviles. Por otro lado es evidente que para llegar a este hotel, era necesaria la posesión de un auto, lo cual lo tornó -desde un comienzo- en un lugar elitista.

Precisamente, uno de los entretenimientos preferidos de la clase acomodada de la década, fueron las carreras de autos.

El 18 de julio de 1919, se llevó a cabo el "Primer Campeonato Internacional de Velocidad" en la Rambla Wilson, estimándose que fue presenciado por un público aproximado de 10.000 personas. Debe agregarse a ello que el día previo hubo un desfile de los automovilistas por 18 de Julio, haciendo sonar sus bocinas y el rugir de sus motores.

Figura destacada del automovilismo deportivo de la época fue Víctor Borrat Fabini, que ya en 1920 gana un raid de Montevideo a Trinidad, en Flores.

Unos meses después, el 30 de enero de 1921, se había organizado por el ACU el "Raid Internacional de Turismo Montevideo-Punta del Este".

El 2 de mayo de 1921, por ejemplo, se desarrolló en la playa de Carrasco el "Tercer Campeonato Internacional de Velocidad del Río de la



Carrera en la playa Carrasco. Escena del filme "Del pingo al volante".

Plata" y en otros momentos de la década, se subiría a la calzada para desarrollar tales competencias.

Y en 1922, el Premio "Presidente Baltasar Brum" con el recorrido Montevideo-Piriápolis, estando el fallo a cargo del mismo Presidente de la República.

Detrás de este nuevo deporte, tal vez, estaba latente el conocido pensamiento de Marinetti, el creador del Futurismo:

> "Declaramos que el esplendor del mundo se ha enriquecido con una belleza nueva, la belleza de la velocidad. Un automóvil de carreras... un automóvil rugiente, que parece correr sobre una estela de ametralladora, es más hermoso que la Victoria de Samotracia",

En noviembre del 22, se funda el Centro Automovilista del Uruguay, que organizará varios espectáculos y que desde 1924 editará una revista.

Bajo su patrocinio, se organizará "El primer Salón del Automóvil Nacional" que se realizará en El Prado entre el 1° y el 9 de diciembre de 1923, existiendo 61 stands en esta muestra.

En efecto, es otra actividad a desarrollarse desde entonces, los "Salones del Automóvil" organizados por el Centro Automovilístico del Uruguay, efectuándose en la Rural del Prado en los años 1923 y 1924, en el Hotel de los Pocitos en 1925 y 1926, y en el Parque Hotel en el año 1927. En los mismos se exponían distintos modelos de automóviles.

Los hombres, a veces con sus familias, protagonizaban carreras de velocidad no sólo en la playa Carrasco, en la Rambla Wilson y en Colón, sino además en los "Festivales de Aviación y Automovilismo" organizados por el Centro Automovilístico del Uruguay y patrocinados por la Comisión Nacional de Fiestas.

Como dijimos, Víctor Borrat Fabini fue un destacado corredor de la época y años más tarde sería el factótum del autódromo de El Pinar.

Sin embargo, para tener un campeón internacional en materia de deporte automovilístico, habría que esperar a un joven corredor -y también aviador- Héctor Suppici Sedes, quien a fines de los veinte comenzó a descollar y que hacia mediados de la década del treinta, logra el resonante triunfo que le significó ser el primer extranjero en ganar el "Gran Campeonato del Sur" en Argentina.

En los años finales de los veinte, la proliferación no sólo de automóviles -en la medida en que pasa a ser de consumo de la clase media- sino también de ómnibus y de camiones, obligó a mayores reglamentaciones de tránsito.

Aparece así, toda una sección dedicada a "*carros conductores de estiércol en la ciudad*". Los cuales sólo quedaban excluidos de 18 de Julio y Agraciada.

El artículo 70 dice:

> "los conductores de vehículos de alquiler deberán vestir decentemente, siendo obligatorio el uso de camisa, cuello de plancha y sombrero para los carruajes de alquiler y gorra para los conductores de automóviles". [4]

El artículo 125 limitaba a 20 Km. por hora la velocidad de automóviles en la parte de la ciudad comprendida entre la calle Miguelete, este y oeste, la del mar.

Fuera del límite señalado y hasta el Camino Propios y Miguelete, se podía llegar a los treinta kilómetros por hora.

Se exigía que los autos circularan por el lado izquierdo de la calzada, obviamente ello indicaba que tuviera su dirección a la derecha. Pero un cronista observaba que habían aparecido muchos con la dirección a la izquierda causando problemas.

El Ford

Otra cosa que puede llamar la atención, desde nuestro presente, es la gran cantidad de marcas cuya procedencia era de distintos países. Obviamente había numerosas marcas. Por citar sólo algunas, Oldsmobile, Overland, Studebaker, Hupmobile, Fiat, Packard, Renault, Buick, Lincoln, Cole, Esse, Cadillac, Hudson, Dodge, Chevrolet, Ford, etcétera.

En 1927, el poeta de la tecnología moderna que fuera Alfredo Mario Ferreiro escribía:

> Qué dolor debe ser Ford
> y no ser un alado Packard,
> un soberbio Lincoln,
> un trompudo Renault,
> o un ancho Cadillac.
> Y que todos digan:
> -ahí va un Ford
> Como quien dice
> ahí va un cualquiera. [5]

Pero el futuro -mal que le pese al poeta- se pronunciaría a favor de los comunes Ford, al menos en los sectores medios. El Ford será el auto de la ascendente clase media uruguaya.

El coche había sido un invento para gente rica que despertaba no poca curiosidad y miedo al tranquilo peatón. Pero el Ford T logró romper todos los prejuicios.

Henry Ford, con el T, había ofrecido ya en 1908 el primer coche realmente familiar, con un sencillo motor de cuatro cilindros, cuatro asientos y un capó de hule. Y todo ello por 525 dólares.

El Ford T, como era previsible, barrió. En 1915 rodaban ya más de un millón de Ford T; a comienzos de los años veinte, cinco millones; y en 1924, nada menos que diez millones. Ford acaparaba más de la mitad del mercado norteamericano del automóvil.

Mientras, los europeos concentraban todos sus esfuerzos en los grandes coches o, cuando mucho, en los coches abiertos de dos plazas para jóvenes deportistas, capaces de soportar gases y humos.

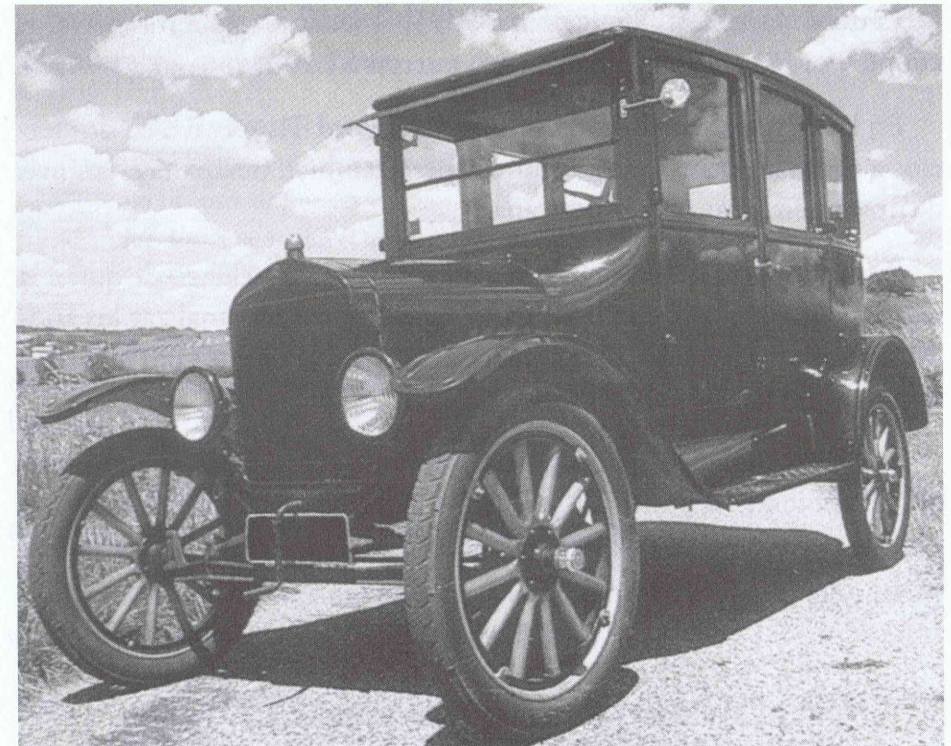
En Estados Unidos, a Ford le había salido -sin embargo- un fuerte competidor, la General Motors, que lanzó al mercado nada menos que siete marcas diferentes (Chevrolet, Pontiac, Buick, Cadillac...).

Para contrarrestar la competencia, Henry Ford preparó un nuevo modelo, el A, más perfeccionado que el mítico T e igualmente barato.

Se ofrecía, además, en cuatro colores.

La presentación del modelo se hizo en Nueva York, el 2 de diciembre de 1927. Un millón de personas se echaron a la calle para contemplar el nuevo coche de la Ford, que pronto haría olvidar al viejo, negro, herrumbroso, avieso, obstinado y ruidoso modelo T.

El nuevo Ford decretaba la desaparición de los cambios a pedal, los sustituía por los de palanca, y se enorgullecía de adoptar los amortiguadores hidráulicos y otras mejoras que lo hacían suficientemente apto para los viajes por carretera.



El auto de la clase media: el mítico Ford T.

Por nuestros lares, se comenzó a comercializar al año siguiente. La Ford ya tenía instalado, desde unos años atrás, un moderno local en pleno 18 de Julio y Eduardo Acevedo, donde después se ubicaría Canal 4.

A efectos de presentar el nuevo modelo de Ford en nuestro país, se llevó a cabo una exposición en el mes de enero de 1928.

El Ford modelo A se exhibiría en el Palacio Sarandí, sito en Sarandí 564.

Antes de la apertura de la muestra, se reúne una gran cantidad de gente en las inmediaciones del local, a efectos de admirar los nuevos modelos que desplazarían al noble Ford T, según un cronista de la época.

La nueva *voiturette* Ford, con asiento trasero opcional, en cuatro colores a elegir y con auxiliar, cuesta $775.

El doble faetón $ 795, la coupé $995, el sedán dos puertas $995, el coupé sport $1.095 y el sedán cuatro puertas $1.100.

En las cifras de empadronamiento, ya el Ford T superaba en dos tercios a todas las demás marcas juntas, pero también desaparecerían más de noventa marcas norteamericanas.

Pero, símbolos del status, de la clase alta primero y luego de quien la seguía, la clase media ampliada dado su incremento al finalizar los años 20, comprometían la balanza comercial del país. ¿Por qué? Por la misma importación de automotores.

Entonces comenzó a preocupar al gobierno el consumo de combustible, concibiendo la ilusión de un "carburante nacional" a base de alcohol y nafta, cuyos ensayos se encomendaron al Instituto de Química Industrial.

Nuevas pavimentaciones: carreteras y puentes

El gobierno abordaría la pavimentación de los caminos.

Entonces el transporte estaba solamente atendido por los ferrocarriles, a cargo de compañías inglesas.

Las carreteras harían posible la competencia, idea apoyada por el político más influyente, que era Batlle. Este impulso vial iba a transformar favorablemente la fisonomía del país, abriendo posibilidades al progreso en zonas rurales (simplificadamente se les llamaría "las carreteras de Batlle" paralelas a las vías férreas).

En ese sentido, se destacan en obras de ingeniería, el moderno puente corredizo de hierro sobre el Santa Lucía de 1924, que unió Montevideo con San José, y el puente Centenario sobre el Río Negro.

Y fundamentalmente en 1925, se inicia la construcción de la Rambla Sur con la consiguiente eliminación del Bajo.

El tango "Adiós mi Barrio" de Soliño, documenta la empresa y expresa la nostalgia que provocaría:

> "Viejo barrio que te vas -te doy mi ultimo adiós...
> la civilización te clava su puñal-
> En tu costa de ilusión
> fue donde se acunó el tango compadrón...-
> La piqueta fatal del progreso...."

La construcción de esta rambla y la sustitución de los empedrados en la ciudad de Montevideo, hizo decir a la gente: "*pavimentomanía*" batllista.[6]

Obviamente, la nueva rambla, además, habilitaría otra amplia avenida costera para el aumentado tránsito de rodados.

En cuanto al interior del país, su desenvolvimiento vial ha sido estudiado detalladamente por Hugo Baracchini:

> "El 19 de octubre de 1928 se promulga la ley de Recursos Permanentes para Vialidad e Hidrografía administrados por el Ministerio de Obras Públicas, a través de las distintas Direcciones. En el articulo 28 de la Ley mencionada, se detallan las numerosas obras a realizarse: terminación de 25 puentes en construcción, cuya finalización estaba desfinanciada, 8 tramos de carreteras en idénticas condiciones, mejoras de pavimentos en varias carreteras y caminos previstos e igualmente carentes de financiación, construcción de 14 puentes no realizados y dispuestos en leyes anteriores..." [7]

Sobresalen, por su relevancia, la realización de la carretera Montevideo-Colonia en hormigón, pasando por las proximidades de las poblaciones de Libertad, Elcilda Paullier, Nueva Helvecia y Rosario, que fuera terminada en 1933 y que a su vez combinaba los barcos Colonia-Buenos Aires; y la carretera de Mercedes a San José y Florida, realizada en macadam.

Luego se agregarán la carretera de Mercedes a Fray Bentos, y la carretera Rivera-Salto- Paysandú.



La calle Rincón hacia 1930.

Esta mencionada ley de vialidad e hidrografía, que suponía recursos para estudios y realización de obras, fue prevista -sin embargo-, por un lapso relativamente corto: 1928-1934. No obstante había un artículo habilitante que facultaba al Consejo Nacional de Administración, dentro de un período de 5 años, a realizar un nuevo plan de vialidad si las circunstancias lo requerían.

Se estimaba que para 1929, existían cerca de 500 kilómetros de carreteras de macadam y otros 250 kilómetros en construcción con igual modalidad tecnológica. Todo lo cual suponía un evidente progreso a favor del transporte automotriz.



Clima festivo en la rambla de Pocitos.

De los 2.000 autos que había en 1920, se pasó a 10.000 en 1924, y en 1926, a 17.000.

Con 14.0000 choferes registrados.

Como ejemplo de la difusión, vemos que en 1927 una novel dependencia militar, como era entonces la Escuela de Aviación Militar -fundada una docena de años atrás-, ya poseía para su funcionamiento habitual los siguientes modelos: un automóvil Overland -para arranque de los aviones-, un Ford doble faetón, un Studebaker doble faetón, una ambulancia Benz, 4 camiones, una motocicleta Indian con sidecar.

Otro dato interesante, es el que protagonizó el crack Héctor Scarone en un breve pasaje contratado por el club Barcelona de España. En la ciu-

dad de ese nombre, al amparo de su fama de "*mejor insider del mundo*", se paseó en un auto Opel haciendo promoción de la marca.

A fines de los veinte, el automóvil facilitaba un gusto muy apetecido por los montevideanos y, en general, los habitantes de las ciudades del interior: el pic-nic.

En combinación con el desarrollo de otra novedad de la tecnología -novedades a las que se estaba muy atentos-, se podía llevar en el automóvil una verdadera "valija parlante", permitiendo, al desplegar el gran mantel donde depositar las canastas y demás recipientes, agregar una victrola semi-ortofónica RCA transportable, para hacer más animada la reunión al aire libre...

Y ya hacia 1928, el ómnibus se instalaba decididamente en las calles capitalinas, con varias líneas, dispuesto a librar una dura batalla con el tranvía por la conquista de la población. [7]

Montevideo podía enorgullecerse en 1930, el año que recibe a las delegaciones del primer Mundial de Fútbol e inaugura el Estadio Centenario, de tener ya 37.000 automóviles.

Y es en el marco de los Festejos que, el 24 de agosto de 1930, se realizó la "Fiesta de la Locomoción" organizada por el automóvil Club del Uruguay y patrocinada por la Comisión Nacional del Centenario, realizándose un desfile por 18 de Julio, entregándose premios de distintas categorías. Participaron los más antiguos rodados que llegaron al país como el Delin de 1899 de Alejo Rossel y Rius y el automóvil De Dion Bouton de 1904 del Dr.Enrique Pouey. Incluyéndose desde carretas y carros tirados por caballos, hasta las modernas flotas de camiones como la "Compañía Uruguaya de Bebidas sin Alcohol S. A"

Comparativamente, se estimaba que nuestra capital tenía aproximadamente 1 auto cada 50 habitantes, siendo superada esta cifra por Nueva York con 1 auto cada 29 habitantes.

REFERENCIAS

CARTA-GUIA PARA LOS AUTOMOVILISTAS

CÓMO SE VA A PIRIÁPOLIS?

Saliendo de Montevideo se sigue la dirección que marcan las flechas rojas en el camino que conduce a Piriápolis. Cuando se llega al punto A, enfrentándose el Pueblo de Pan de Azúcar, se dobla a la derecha y las flechas lo conducen al balneario **Piriápolis**, al mismo centro de la Playa. El viajero cree despertar de un sueño, ante la magnitud y magestuosidad de la localidad. Todo lo que hayan visto ántes, les resultará pequeño. Piriápolis es el esfuerzo más grande que en toda Sud América haya realizado la persistente e incansable tenacidad de un hombre sólo, al que se le han impuesto miles de trabas, se le quitó el carretero, de acceso, resuelto dos veces por el Consejo Nacional, dos veces negado.

ADVERTENCIA. — El pasajero debe seguir la carretera como se marca en este plano, siempre seguir derecho hasta el punto A, desconfíen de los letreros en el camino que sirven para mistificar al público indicando falsas rutas. Sigan siempre derecho por la carretera embalastrada que **sin interrupción** los conduce a Piriápolis.

El 24 de Diciembre 1930 se inaugura el ARGENTINO HOTEL que tiene capacidad para alojar 1.200 PASAJEROS

Seguir el curso que indican las flechas rojas.

EL ARGENTINO HOTEL

No es segundo entre todos los grandes hoteles balnearios del Mundo.

Es el primero: el más colosal, el más completo y de mayor confort.

Verdadera obra monumental que surge imponente en la playa **más magestuosa del Uruguay**, playa suave, mansa, de fina arena y aguas azules.

PIRIAPOLIS lo constituye un espléndido valle cubierto por muchos millones de árboles y rodeado en forma de herradura por infinidad de cerros, montañas de 150 a 520 metros de altura, todos cubiertos de vegetación.

La parte abierta de esa herradura es la que da al mar. En el centro del valle surge la hermosa Ciudad del porvenir. La playa mide una extensión de tres mil metros lineales, y está limitada por espléndida rambla que se extiende, además del frente de la Playa, a las escolleras y hasta **Punta Fría**, midiendo esa monumental rambla una extensión de **siete mil metros lineales**, toda amurallada, pavimentada y con ferrocarril.

En esta obra colosal hay invertidos un montón de millones y pasarán muchas decenas de años antes de que en toda Sud América se haya hecho otro igual.

Debe visitarse.

Recomendamos se siga siempre el Camino como lo indica el planito, no se dejen sorprender por un letrero colocado en Las Flores en el que se da a entender que por ese camino de barro se va a Piriápolis, camino imposible para el cruce de los autos y franqueado por barrancos. **Peligroso!** Seguir las flechas del plano.

TIP. LIT. OLIVERA Y FERNÁNDEZ * RECONQUISTA, 634

La "invasión de las máquinas traqueteantes" -según dijimos- significaba el símbolo del status, primero de las clases más pudientes y luego, en los años veinte, de la clase media. Significaba, además, con su difusión, el paso de la tranquilidad aldeana al vértigo y a los ruidos inherentes a una urbe evolucionada y moderna, como se había convertido Montevideo.

Es seguramente por ello, que Francisco Piria estimara realizar un Mapa para automovilistas que visiten su ciudad balnearia, ante la inminente inauguración del nuevo "Hotel Argentino" en la Nochebuena de ese mismo año.

Pero en 1931 se cierra el proceso de ampliación automotriz que, en 1932, ya sería absolutamente nulo.

Se estima que en 1932 no ingresaron al país más de treinta automotores.

En efecto, como secuela retrasada de la crisis del 29, como síntoma que evidenciaba la tremenda crisis, se interrumpió casi absolutamente la importación de automotores.

Notas al Capítulo VIII

1. Baroffio, Orestes. *Emociones Montevideanas.* Montevideo. Claudio García y Cía. 1942. p.72.
2. Ibídem. p.19.
3. Casal, Álvaro. *El automóvil en el Uruguay. Los años heroicos: 1900-1930.* Montevideo. Editorial Banda Oriental. 1981. p.42.
4. Ibídem. p.42.
5. Ferreiro, Alfredo M. *El hombre que se comió un autobús.* Enciclopedia Uruguaya Nº 46. Montevideo. 1969. p.128.
6. Manini Ríos, Carlos. *La Cerrillada.* Montevideo. Imprenta Letras. 1973.
7. Baracchini, Hugo. *Facultad de Arquitectura.* Montevideo. I.H.A. 1978. pp.178-9.
8. A la vez, se extinguían antiguos medios de transporte. En el verano de 1924 concluían los viajes regulares de los vaporcitos que hacían la travesía desde la bahía de Montevideo hasta el Cerro, zona caracterizada por los inmigrantes y los frigoríficos.